

## Nizkoogljični avtomobili – dobri za voznike, dobri za gospodarstvo, dobri za okolje

STALIŠČE



### Vsebina

Avtomobili so odgovorni za osmino<sup>1</sup> izpustov ogljikovega dioksida (CO<sub>2</sub>) v Evropi. Količina izpustov CO<sub>2</sub> vozila je neposredno povezana s količino porabe goriva - nizkoogljična vozila so tako bolj učinkovita in cenejša za uporabo. Nižji stroški goriva spodbujajo potrošnjo na drugih področjih in s tem pripomorejo k ustvarjanju novih delovnih mest.

EU je leta 2009 določila pravno zavezujoče emisijske cilje za nove avtomobile in sicer 130 g/km do leta 2015 in 95 g/km do leta 2020.<sup>2</sup> Julija je Evropska komisija objavila rezultate pregleda načinov za doseg ciljev v 2020.<sup>3</sup> V predlogu potrjuje cilj 95 g/km, obenem pa navaja vrsto nepotrebnih fleksibilnosti, ki zmanjšujejo učinek ciljev in vodijo k prodaji manj učinkovitih avtomobilov. V kolikor bi bila Komisija bolj ambiciozna, bi bile koristi te uredbe veliko večje; ta dokument pojasnjuje, kako je lahko uredba bolj ambiciozna in kakšne koristi bi to prineslo.

#### Evropska uredba o emisijah CO<sub>2</sub> za osebna vozila

Cestni promet prispeva približno četrtno vseh emisij CO<sub>2</sub> v EU, emisije iz cestnega prometa so se med leti 1990 in 2010 zvišale za 23 %. Evropska Bela knjiga o prometu ugotavlja, da bo za doseg EU podnebnih ciljev potrebno emisije iz prometa do leta 2050 zmanjšati za najmanj 60 % v primerjavi z letom 1990, kar je 70 % v primerjavi s trenutnimi vrednostmi. Zmanjšanje emisij pri novih osebnih vozilih je najenostavnejši, najučinkovitejši in najpomembnejši način za zmanjšanje teh emisij.

Nov predlog Evropske komisije za reguliranje emisij CO<sub>2</sub> potrjuje, da bi morala nova prodana vozila v EU letu 2020 v povprečju doseči cilj 95 g/km. Za vsakega proizvajalca bodo določeni cilji povprečnih emisij za osebna vozila, ki jih bo prodal v letu 2020. Cilj bo vezan na povprečno velikost (merjena s težo) avtomobilov, ki jih vsak proizvajalec proda. Proizvajalci, ki bodo presegli mejne vrednosti, bodo morali za vsak gram/kg plačati 95 € na vozilo. Predlog **ne omejuje** emisij posameznih modelov, ki lahko presežejo to mejo, niti ne omejuje izbire avtomobilov, ki so na voljo kupcem ali vpliva na proizvajalce, ki proizvajajo manjše število posebnih vozil kot so npr. športna vozila.

### Trenutni predlog je neambiciozen; cilj 80 g/km za leto 2020 in 60 g/km za leto 2025 bi prinesla večje koristi

#### Bolj učinkovita vozila imajo vrsto prednosti

Uredba o emisijah CO<sub>2</sub> prinaša ogromne koristi: voznikom nižja stroške za gorivo, spodbuja visokotehnološka delovna mesta v avtomobilskem inženiringu, prispeva k zmanjšanju uvoza nafte in

znižanju emisij toplogrednih plinov. Denar, ki ga vozniki prihranijo na gorivu, lahko porabijo za druge namene in s tem spodbujajo razvoj lokalnega gospodarstva.

V avtomobilске rezervoarje se steka velik delež družinskih proračunov, in ta delež se povečuje. V kolikor bi bil predlog Komisije o cilju 95 g/km sprejet, bi bil prihranek na gorivu v življenjski dobi vozila (v primerjavi s 130 g/km) med 2.904 € in 3.836€ glede na predvidene cene nafte v prihodnosti.<sup>4</sup> Bolj učinkovita vozila imajo prednost tudi z vidika višje vrednosti pri nadaljnji prodaji. Lastniki nizkoogljčnih vozil bodo lahko z znižanjem stroškov za gorivo denar namenili spodbujanju lokalnega gospodarstva in s tem doprinesli k razvoju evropskega gospodarstva. Evropska komisija ocenjuje, da bi v obdobju 2025 – 2030 vrednost neporabljenega goriva lahko narasla na 36 milijard evrov na leto, s tem pa bi se BDP povečal za približno 12 milijard €.

Ob trenutnih cenah nafte Evropa letno uvozi za okrog 300 milijard € nafte, od tega je ena tretjina namenjene osebnim vozilom. Ta denar bi se lahko vložil v razvoj evropskega gospodarstva. Manjša poraba goriva bi zmanjšala uvoz nafte, kar bi vodilo k znižanju mednarodne cene nafte, povečalo odpornost na 'naftne šoke' ter povečalo možnosti investicij v nove tehnologije, s tem pa inovacije in konkurenčnost. Skupen izkupiček izboljšanja energetske varnosti (med leti 2020 in 2030) s sprejetjem cilja 95 g/km je ocenjen na 20 milijard €.

## Bolj učinkovita vozila in elektromobilnost povečujejo zaposlenost

Razvoj naprednih tehnologij za izboljšanje učinkovitosti vozil ustvarja visokotehnoška delovna mesta. Fraunhofer-IAO *et al.*,<sup>7</sup> ocenjuje, da bi z rešitvami za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz konvencionalnih vozil, svetovni trg zrasel za 43,4 milijard €. To bi na globalni ravni ustvarilo skoraj 150 tisoč delovnih mest.<sup>8</sup> Mckinsey<sup>9</sup> ocenjuje, da bi bilo zaradi potrebe po bolj učinkovitih vozilih do leta 2030 v EU ustvarjenih 110.000 novih delovnih mest in sicer v proizvodnji ter raziskavah in razvoju, predvsem v kemijskem in elektronskem sektorju. Na svetovni ravni narašča povpraševanje po bolj učinkovitih vozilih in tehnologijah kar predstavlja pomembno izvozno priložnost za evropska podjetja, in za zmanjšanje njihovih trenutnih presežkov. »Cilji za 2020 ponujajo jasno in stabilno okolje za investicije ter spodbujajo inovativnost avtomobilskih proizvajalcev in njihovih dobaviteljev,« so predlog Komisije podprli dobavitelji avtomobilskih delov.<sup>10</sup>

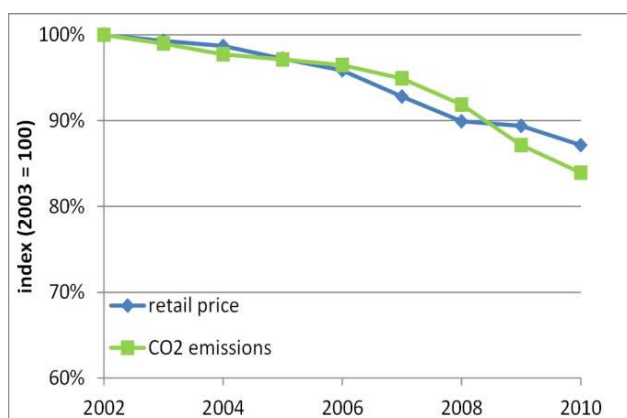
### Investicija v učinkovito nizkoogljčno vozilo se povrne sama po sebi z nižjimi računi za gorivo in višjimi vrednostmi pri nadaljnji prodaji

Komisija na podlagi študije TNO<sup>11</sup> ocenjuje, da bi bili za dosego cilja 95 g/km dodatni stroški proizvodnje okoli 1000 €, ali pa celo zgolj 760 €. Podobne vrednosti je ocenil tudi ICCT.<sup>12</sup> V zakup moramo vzeti tudi to, da so ocene prihodnjih stroškov vedno pretirane, navadno za faktor ali dva. Predvsem zaradi tega, ker se cenejši in učinkovitejši načini za znižanje emisij razvijejo šele po tem, ko je sprejeta zakonodaja. Študije, ki ocenjujejo stroške nove tehnologije, predvidevajo tudi, da se stroški novih tehnologij seštevajo, a ni vedno res. V Tabeli 1 so prikazani dodatni stroški, prihranki na gorivu in povračilne dobe za cilje 95 g, 80 g ter 60 g/km (za leto 2025) v primerjavi s trenutnim ciljem 130 g/km. Kalkulacije so narejene na podlagi konservativnih<sup>14</sup> predpostavk. V kolikor bi uporabili bolj optimistične predpostavke, manjše vrednosti tehnoloških stroškov in marž ter višje cene goriva, bi bila povračilna doba v primeru cilja 95 g/km krajša od leta in pol. V kolikor bi upoštevali še večjo vrednost vozila ob nadaljnji prodaji, bi bilo to obdobje še krajše.

Cilj Leto	130 g/km 2020	95 g/km 2020	80 g/km 2020	60 g/km 2025
Poraba goriva (l/km)	0,063	0,046	0,039	0,029
Dodatni stroški nakupa <sup>16</sup>	0	1.236 €	2.225 €	3.708 €
Letni strošek goriva	2.008 €	1.472 €	1243 €	937 €
Prihranki na gorivu (glede na 130g)	0	535 €	765 €	1071 €
Povračilna doba (leta)	-	2,3	2,9	3,5

**Tabela 1:** Stroški in koristi alternativnih ciljev ekonomičnosti porabe goriva

Leta 2007 je avtomobilska industrija opozarjala, da bodo v primeru cilja 130 g/km avtomobili postali »nedosegljivi«. <sup>17</sup> Maloprodajna cena pa se je v realno znižala. <sup>18</sup>



**Slika 1:** Maloprodajna cena in emisije CO2 iz novih vozil

Tipičen kupec novega avtomobila, ki vozilo obdrži povprečno pet let, bi v tem obdobju v primeru strožjih ciljev za CO2 prihranili denar, tako zaradi nižjih računov, kot tudi zaradi višje vrednosti avtomobila ob nadaljnji prodaji. Potrošniške organizacije so predlagan predlog uredbe pozdravile. Tri četrtine avtomobilov je kupljenih rabljenih, kar prinaša minimalne stroške, a vendar precejšnje koristi. Podjetja približno 50 % vozil kupijo za obdobje treh do štirih let. Ta podjetja se za nakup odločijo na podlagi celotnih stroškov lastništva, ki bi se s strožjimi CO2 cilji znižali. Več velikih lizing podjetij je cilj 95 g/km pozdravilo. <sup>21</sup>

### Evropi brez ambicioznih ciljev za 2020 in 2025 grozi, da bo izgubila vodilno vlogo v nizkoogljčni avtomobilski tehnologiji

Novi standardi, ki so jih nedavno potrdili v ZDA, potrjujejo, da bo tehnologija, ki bo leta 2025 uporabljena v ameriških vozilih, naprednejša in bo dosegla več izboljšav na področju učinkovite rabe goriv v primerjavi s povprečnim evropskim avtomobilom. <sup>22</sup> Če evropski proizvajalci ne bodo prejeli dovolj velike spodbude za uvajanje najnovjših tehnologij, obstaja realna bojazen, da bo Evropa izgubila konkurenčno prednost na področju nizkoogljčnih avtomobilov. »Brez ambiciozne uredbe se avtomobilska industrija ne bo premaknila z zadostno hitrostjo«, <sup>23</sup> so povedali v Renaultu. BMW je nedavno priznal, da »popolnoma drži«, da evropski avtomobilski izvozni trg ne bo konkurenčen ameriškem, če bo razkorak pri stroških goriva ostal tako velik. <sup>24</sup>

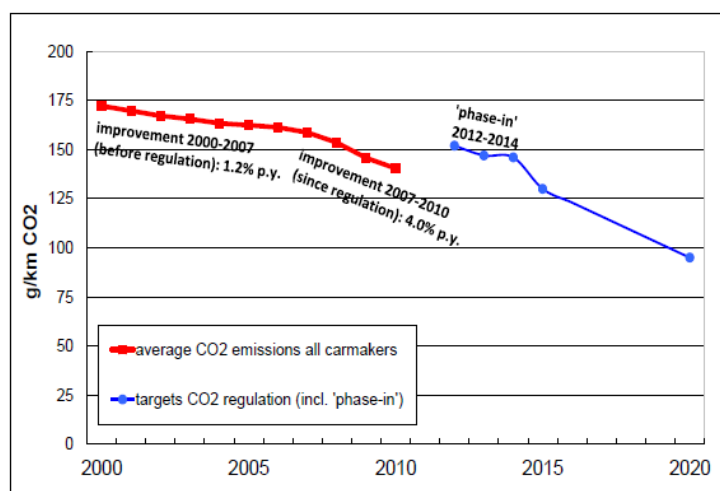
Premišljeni predpisi spodbujajo inovacije, zato in države po svetu postavljajo vse strožje predpise glede ciljev CO<sub>2</sub> in ekonomičnosti porabe goriva. Razvoj nizkoogljičnih avtomobilov bo evropskim dobaviteljem avtomobilskih delov ponudil nove možnosti oskrbe in preboja na novih rastočih trgih.

### Za doseg ciljev tehnologije obstajajo

Večina proizvajalcev bo cilj doseglo z zmanjšanjem motorjev s turbopolnilniki, izboljšano aerodinamiko, stop-start sistemi in drugimi poceni rešitvami. Hibridnih avtomobilov bo med novo prodanimi avtomobili po ocenah od 5 – 15 %<sup>25</sup>, vendar bodo le-ti umeščeni v razred večjih avtomobilov, ki pa je cenovno manj občutljiv. Za doseg ciljev proizvajalcem ne bo potrebno proizvajati električnih vozil, čeprav se bodo nekateri odločili tudi za to. CLEPA je ocenila, da bo do leta 2020 zgolj 2 - 5 % avtomobilov električnih. Zakonodaja, ki spodbuja učinkovitost porabe goriv je najbolj učinkovito orodje za zagotovitev trga naprednih nizkoogljičnih tehnologij ter za spodbujanje investicij v raziskave, razvoj in proizvodnjo.

## Cilj 95 g/km do leta 2020 »je lahko dosežen z obstoječo tehnologijo«<sup>26</sup>

V letu 2010 je globalna proizvodnja vozil narasla za 26 %<sup>27</sup>, in nekateri proizvajalci so visoko dobičkonosni. Druga področja evropskega trga so depresivna, kar pogloblja problem dolgoletnih presežkov. Odlaganje ali slabitev ciljev bo zgolj poslabšalo dolgoročno konkurenčnost teh podjetij. Saj bi se s tem spodkopala vodilna vloga evropskih podjetij v razvoju energetsko učinkovitih vozil ter omogočilo konkurenci iz držav z nižjimi gospodarskimi stroški, da jih dohitijo. Postopno doseganje cilja (phase-in) bo prav tako povzročilo zamik v razvoju in uvajanju novih tehnologij ter s tem zmanjšalo število novo nastalih delovnih mest; z višjimi stroški za gorivo pa uvedbo dodatnih nepotrebnih stroškov voznikom, kar zmanjšuje širšo gospodarsko korist.



Slika 2: Proizvajalci avtomobilov so na poti k izpolnitvi cilja 95 g/km v 2020<sup>28</sup>

## Dovoljene 'fleksibilnosti' ne smejo voditi k slabitvi ciljev

Koristi, ki jih prinaša cilj 95 g/km do leta 2020 so velike, fleksibilnosti, ki ta cilj šibijo, pa nepotrebne. Postopno uveljavljanje oz t.i. *'phasing-in'*, ki proizvajalcem dovoljuje, da cilj dosežejo po letu 2020, je popolnoma nepotreben in škodljiv, še posebej za dobavitelje avtomobilskih delov, ki so na podlagi cilja za 2020 že izvedli nekatere naložbe. Proizvajalci avtomobilov so imeli 12 let časa, da dosežejo cilj, to je kar dva polna razvojna cikla, hkrati pa tehnologija za doseg cilja že obstaja. Predlogi industrije, kot npr. spodbude za vozila, ki ne uporabljajo zgolj enega goriva (*flex fuels*) ter *banking* in *borrowing* kreditov so enako nepotrebne, lahko pa bistveno oslabijo cilj in povzročijo zamudo pri doseganju cilja 95 g/km.

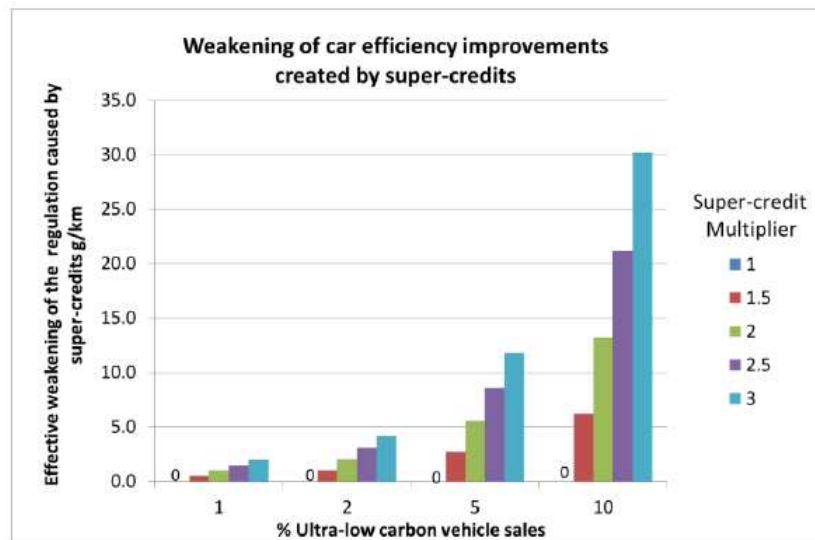
## “Evropska industrija je prepoznana kot vodilna v svetu. Potrebujemo pravo mero regulacije, ki bo to prednost ohranila”<sup>29</sup>

Eko inovacije so tehnologije, ki izboljšajo učinkovitost vozil med dejansko vožnjo, vendar ne v okviru testnih ciklov. Testni cikel in postopke testiranja je treba izboljšati z novim ciklom tako, da bo predstavljal dejansko vožnjo in da bo merjena učinkovitost vseh tehnologij. S tem bi bila odpravljena potreba po eko inovacijah. Vendar ni za pričakovati, da bo novi testni cikel uveden pred letom 2020. Zato je lahko trenutni sistem z eko inovacijami in robustnim monitoringom tehnologij v vmesnem obdobju ohranjen. Np. za spodbujanje eko inovacij ne smejo slabiti trenutnega procesa, skupni prispevek eko inovacij pa mora biti omejen na 5 g/km na vozilo.

Ni potrebno, da zakonodaja o zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub> proizvajalcem nižnih vozil nalaga nepotrebne obremenitve, če te ne prinašajo nobenih koristi za okolje. Vendar mora trenutni sistem odpraviti izkrivljenosti na trgu in biti bolj transparenten. Vsi proizvajalci nižnih vozil (ki proizvedejo več kot 10.000 vozil na leto) morajo med leti 2015 in 2020 doseči 25 % zmanjšanje emisij.

## Superkreditni so neučinkoviti pri spodbujanju električnih in drugih ultra nizkoogljčnih vozil

Trg za ultra nizkoogljčna vozila (vključno z električnimi in vodikovimi vozili) je treba spodbujati, vendar so superkreditni slab in neučinkovit način promocije teh tehnologij. Superkreditni spodbujajo zgolj ponudbo ultra nizkoogljčnih vozil, medtem ko je glavni problem na strani povpraševanja. Superkreditni, skozi rabo 'multiplierjev' nagrajujejo proizvajalce avtomobilov za električna vozila, ki jih dejansko niso prodali. Slika 1 prikazuje količino 'vročega zraka', ki so ga ustvarili superkreditni za različne 'multiplierje' in velikosti trgov, ter ilustrira, v kakšnem obsegu to slabi cilj 95 g/km. Električna vozila niso vozila z ničelnimi emisijami CO<sub>2</sub>, hkrati pa trenutna regulacija, s tem ko ne upošteva emisij ustvarjenih s proizvodnjo električne energije dovoljuje preveliko nagrajevanje njihove 'uspešnosti'— multiplierji superkreditov pa ta učinek, še povečajo. Npr. učinek multiplierja za 3 in 5 %trg baterijskih električnih vozil bi ustvaril 12 g/km vročega zraka, ki bi cilj oslabil za 12 g/km na 107 g/km.



Slika 3: Oslabitev cilja 95 g/km zaradi superkreditov

Za spodbudo trgu električnih in vodikovih vozil je potrebna alternativa superkreditom. Ta se lahko osredotoči na večjo podporo EU mrežam hitrih polnilnic in vodikovim postajam – še posebej vzdolž trans evropske transportne mreže (Trans-European Transport Network)- ter uvajanju izjem za vozila z emisijami pod 35 g/km pri davkih na vozila do leta 2025. Takšen fleksibilen mandat bi bil enako učinkovit pri povečevanju ponudbe kot superkrediti, ne bi pa ustvarjal vročega zraka, ki slabi cilj. Uvedel bi cilj za proizvajalce, da prodajo 2,5 % ultra nizkoogljčnih vozil do leta 2020. Proizvajalci, ki dosežejo 3 % prodajo ultra nizkoogljčnih vozil, bi bili nagrajeni z zmanjšanjem 1 g/km v njihovem cilju – povprečju glede na vozni park. Proizvajalci s prodajo, nižjo od 2 %, bi bili kaznovani z dodanim 1 g/km k njihovem cilju. Fleksibilen mandat bi zagotovil podporo premiku k ultra nizkoogljčnim vozilom s strani vseh proizvajalcev in nagradil tiste, ki so bolj uspešni. Tisti, ki bi se odločili, da ne bodo proizvedli dovolj ultra nizkoogljčnih vozil, bi bili zavezani, da dosežejo večjo učinkovitost skozi konvencionalne tehnologije. Za leto 2015 bi se mandat, nagrade in kazni zaostriili.

## Cilj 60 g/km do leta 2015 in fleksibilen mandat bosta spodbudila vse proizvajalce k vlaganju v ultra nizkoogljčne rešitve

Uredba o CO<sub>2</sub> in vozilih bi morala postaviti tudi cilj 60 g/km do leta 2025, saj bi to dalo jasen signal o smeri in potrebni hitrosti sprememb. Takšen cilj bi spodbudil tudi raziskave, razvoj in demonstracijske projekte na področju ultra nizkoogljčnih vozil. Strožji standardi učinkovitosti vozil bodo vodili k progresivnim izboljšavam pri emisijah CO<sub>2</sub> iz konvencionalnih bencinskih in dizelskih vozil. A najverjetneje bodo večja zmanjšanja dosežena šele s postopno elektrifikacijo pogonov. Proizvajalci pa bodo takšno investicijo izvedli le, če bodo imeli zagotovilo, da se jim bo povrnila. Cilj 95 g/km ni zadostna zahteva za doseg večje ponudbe in povpraševanja po ultra nizkoogljčnih vozilih. Cilj 80 g/km do leta 2020 in 60 g/km do leta 2025 zagotavljata močnejšo stimulacijo.

### Proizvajalci vozil, ki emitirajo večje količine CO<sub>2</sub>, bi morali doseči proporcionalno večja zmanjšanja emisij teh vozil

Sistem delitve naporov za doseg cilja 95 g/km med proizvajalci avtomobilov je slab in bi ga bilo treba spremeniti. Merilo določanja 'uporabnosti' vozil (masa v predlogu Evropske komisije) negativno vpliva na zmanjševanje teže vozil in bi jo bilo potrebno zamenjati z alternativnim 'footprintom'. Za

zagotavljanje fleksibilnosti bi lahko proizvajalci do leta 2020 še izbirali med maso in footprintom, – če to ne bi vodilo do slabljenja cilja 95 g/km.

'Naklon krivulje', ki omogoča nižje cilje za proizvajalce, ki proizvajajo večja vozila, bi moral od teh proizvajalcev zahtevati, da dosežejo večja proporcionalna zmanjšanja emisij. Prvoten naklon, ki ga je predlagal DG Klima<sup>30</sup> (0,0296 g CO<sub>2</sub>/kg ali 2,96 g/km na 100 km) je bolj družbeno pravičen in stroškovno učinkovit, saj vodi k manjšemu relativnemu povišanju cen. Ta naklon ima tudi manjši učinek izkrivljanja trga novih vozil in konkurence med proizvajalci, kot je to poudarjeno v presoji vplivov. S predlogom Komisije bi bile nižje tudi skupne emisije, saj se z večjimi vozili v povprečju vozimo na daljših razdaljah kot z manjšimi. Do leta 2025 bi uvajanje ultra nizkoogljicnih vozil moralo omogočiti vsem proizvajalcem, da dosežejo enak cilj – 60 g/km.

## Proizvajalci vozil z višjimi emisijami bi morali doseči večja zmanjšanja emisij

### Sistem merjenja CO<sub>2</sub> emisij ni primeren in bi ga bilo treba zaostriti

Pravno zavezujoči CO<sub>2</sub> standardi, uvedeni leta 2009, so bili učinkoviti pri pospeševanju zmanjševanja emisij avtomobilov. Med leti 2000 in 2007 so emisije povprečnega avtomobila (v skladu s testiranjem po standardnem testnem postopku) v povprečju padle za 1,2 % na leto. Po uvedbi zakonodaje v letu 2007, je bila povprečna stopnja napredka 4 %<sup>31</sup>. Je pa prav tako jasno, da je bil pomemben del tega izboljšanja dosežen skozi manipulacijo trenutnih testnih postopkov z namenom pridobitve umetno dobrih rezultatov<sup>32</sup>. To pa je vodilo k vse večjemu razkoraku med ekonomičnostjo porabe goriv med dejansko vožnjo in tisto, izmerjeno na testiranju. Bolj ko bo zakonodaja stroga, močnejša bo spodbuda za izkoriščanje fleksibilnosti. Manipuliranje s testnimi postopki spodkopava zaupanje potrošnikov v varčne avtomobile in voznikom jemlje pričakovane prihranke pri strošku goriva. Hkrati pa gre za goljufanje odločevalcev glede na pričakovan učinek zakonodaje.

## Raba fleksibilnosti lahko znaša med 40 – 50 % neto zmanjšanj CO<sub>2</sub> med leti 2002 in 2010

Trenutni testni postopki so neustrezni, zato so potrebni štirje ključni ukrepi, ki naslavlajo trenutne pomanjkljivosti:

1. Evropska komisija mora nujno predstaviti predloge, ki bodo ustavili trenutne izrabe in odpravili največje pomanjkljivosti v testnih postopkih. Če do leta 2015 te pomanjkljivosti ne bodo odpravljene, bi moral biti cilj za leto 2020 avtomatično prilagojen navzdol za 10 g/km kot priznanje koristi, ki so nastale zaradi manipulacije testiranja. Ko bi se uveljavili novi testni postopki, se lahko cilj zopet postavi na prvotno raven.
2. Evropska komisija mora predstaviti predlog, kako zaostriti trenutni sistem homologacije in ga narediti bolj neodvisnega, konsistentnega in transparentnega. To lahko pomeni vzpostavitev neodvisnega vseevropskega organa za homologacijo.
3. Vzpostavljena morata biti nov testni cikel vožnje (*test drive cycle*) in postopek, ki bo predstavljal povprečno dejansko vožnjo v Evropi. V to bi morali biti vključeni testi z relevantno pomožno opremo, kot npr. ogrevanjem in klimatskimi sistemi.

4. Trenutni sistem za skladnost proizvodnje (ki zagotavlja, da vozila dosežejo rezultate, ki so reprezentativni rezultatom pridobljenim pri homologaciji) mora biti zaostren. Bistvena odstopanja med rezultati, pridobljenimi v novem testnem postopku, in dejansko vožnjo morajo biti kaznovana z odvzemom potrdila o homologaciji.

## Pomanjkljivosti v trenutnih pravilih testiranja ne smejo več spodkopavati uredbe.

### Ključna sporočila za odločevalce

Nevladne organizacije pozivamo odločevalce, da sprejmejo deset amandmajev k predlogu Evropske komisije:

1. Zastavi naj se cilj 80 g/km do leta 2020 in s tem maksimizira koristi učinkovitih vozil.
2. Zastavi naj se cilj 60 g/km do leta 2025 in s tem da jasen politični signal ter usmerja razvoj novih tehnologij.
3. Zavrne naj se postopno uveljavljanje (*phasing-in*) uredbe, ki bo ogrozilo trenutno vodilno vlogo evropske avtomobilske industrije v svetu.
4. Preprečijo naj se fleksibilnosti, ki so oblikovane za slabitev predloga, kot npr. *banking* in *borrowing* ali dovoljevanje *flex fuels* in vozil na plin.
5. Zahteva naj se, da Komisija odpravi pomanjkljivosti v trenutnih testnih postopkih z zaostritvijo cilja za 10 g/km, ki upošteva manipulacije pri testiranju, dokler se testni cikel ne spremeni. Komisijo naj a se zaveže tudi, da oblikuje in sprejme nov robustni testni cikel ter postopek in sistem homologacije ter skladnost proizvodnje.
6. Proizvajalcem naj se omogoči, da sami izberejo ali bodo kot merilo uporabljali *footprint* ali maso z naklonom 0,0296 g CO<sub>2</sub>/kg.
7. Neučinkoviti superkrediti, ki slabijo cilj, naj se nadomestijo s fleksibilnim 2,5 % mandatom za ultra nizkoogljična vozila z bonusi in malusi za preseganje/nedoseganje ciljev.
8. Vzpostavi naj se paket pomoči za spodbujanje povpraševanja po ultra nizkoogljičnih vozilih skozi spodbujanje infrastrukture in davčne spodbude za nakupe teh vozil.
9. Omeji naj se prispevek eko inovacij na 5 g/km na vozilo in ohrani trenutni robustni sistem ocenjevanja in evalvacije.
10. Revidira naj se sistem derogacij za proizvajalce malega števila vozil in s tem izboljša transparentnost in zmanjša izkrivljenost trga.

Predlogi nevladnih organizacij bodo prinesli avtomobile, primerne za prihodnost: z nižjimi emisijami in cenejše za vzdrževanje; prav tako bodo pomagali pri ustvarjanju delovnih mest in konkurenčnosti evropske avtomobilske industrije.



## Reference

- 1** European Environment Agency, 2011, Transport sector contribution to total GHG emissions, 2009 (EEA-32) <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/transport-sector-contribution-to-total>
- 2** Regulation (EC) No 443/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 ....
- 3** European Commission Climate Action 2012, COM/2012/393, Proposal for a Regulation to define the modalities for reaching the 2020 target for reducing CO<sub>2</sub> emissions from new passenger cars
- 4** European Commission Impact Assessment supporting Proposal for Amending Regulation 443/2009 and 510/2011
- 5** Ibid 4
- 6** Ibid 4
- 7** Wirtschaftsministerium, Baden-Württemberg, Fraunhofer-Institut für Arbeitswissenschaft und Organisation (IAO), Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS) (Hrsg.); Strukturstudie BWe mobil: Baden-Württemberg auf dem Weg in die Elektromobilität; Stuttgart : Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation, 2010
- 8** T&E 2012, Low Carbon Vehicles: Good for EU Employment
- 9** Boost! Transforming the powertrain value chain - a portfolio challenge; S.I. : McKinsey & Company, 2011
- 10** CLEPA Press Release 13th July 2012, European Commission confirms 2020 emission targets for cars and vans
- 11** TNO 2011, Support for the revision of Regulation (EC) No 443/2009 on CO<sub>2</sub> emissions from cars
- 12** ICCT 2012, Summary of the EU cost curve development methodology
- 13** T&E 2012, costs of vehicle regulation (in press)
- 14** Assumes real world fuel economy 19.5% higher than test results; 20000 km pa; Fuel cost €1.6/l ; uplift on purchase cost from additional manufacturing cost 23.6%
- 15** Assumes real world fuel economy 19.5% higher than test results; 20000 km pa; Fuel cost €1.7/l; uplift on purchase cost from additional manufacturing cost 12.5%; additional manufacturing cost €500
- 16** Ibid 12, additional manufacturing cost 95g/km - €1000; 80g/km - €1800; 60g/km (2025) - €3000
- 17** ACEA 2007, ACEA website comment on car CO<sub>2</sub> regulation
- 18** T&E 2011: How clean are Europe's cars?
- 19** Ibid 18
- 20** BEUC 2012, Good for the environment and good for your pocket: consumer benefits of CO<sub>2</sub> emissions targets for passenger cars
- 21** Cleaner car contracts, letter to President Barroso, July 2012
- 22** ICCT 2011, Thought experiment: applying the proposed U.S. 2025 PV standards to the EU fleet
- 23** Mr Philippe Doublet, VP/Automotive Engineering-CO<sub>2</sub> Renault Group, Driving the Future, Brussels, July 2012
- 24** <http://www.euractiv.com/specialreport-electric-vehicles/us-electric-car-industry-poised-news-514807>
- 25** CLEPA 2012, position paper on cars and CO<sub>2</sub> regulation; [www.clepa.eu](http://www.clepa.eu) (July 2012)
- 26** Ibid 12
- 27** OICA 2011, <http://www.oica.net/category/production-statistics/>
- 28** Ibid 18
- 29** CLEPA 2012, Jean-Marc Gales, CEO, <http://www.reuters.com/article/2012/06/05/eu-cars-idUSL5E8H59C720120605>
- 30** DG Climate Action 2012, Leaked interservice consultation proposal amending Regulation (EC) No 443/2009 to define the modalities for reaching the 95 gCO<sub>2</sub>/km new passenger car fleet target in 2020
- 31** Transport & Environment 2011, How Clean are Europe's Cars
- 32** TNO 2012, Supporting Analysis regarding Technology Deployment and Test Procedure Flexibilities for Review of the Light Duty Vehicle CO<sub>2</sub> Regulations